



Motifs de décision

Great Lakes Stevedoring,

requérante,

et

Association internationale des débardeurs, section
locale 1879,

agent négociateur accrédité,

et

Association des employeurs maritimes,

employeur.

Dossier du Conseil : 29834-C

Référence neutre : 2013 CCRI 681

Le 13 mai 2013

Procureurs inscrits au dossier

M^{es} Alphonse Lacasse et André Asselin, pour Great Lakes Stevedoring;

M^e Ronald A. Pink, c.r., pour l'Association internationale des débardeurs, section locale 1879;

M^e John Mastoras, pour l'Association des employeurs maritimes.

Le Conseil canadien des relations industrielles (le Conseil), composé de M^e Elizabeth MacPherson, Présidente, ainsi que de MM. John Bowman et André Lecavalier, Membres, a examiné la demande présentée par Great Lakes Stevedoring (GLS) afin que soit précisée une ordonnance d'accréditation. Après avoir examiné les observations écrites des

Canada

parties, le Conseil est convaincu que la documentation dont il dispose lui suffit, et il exerce le pouvoir discrétionnaire que lui confère l'article 16.1 du *Code canadien du travail (Partie I - Relations du travail)* (le *Code*) pour trancher l'affaire sans tenir d'audience.

I. Contexte

[1] En vertu d'une ordonnance d'accréditation rendue en mars 1991 par le Conseil canadien des relations du travail (le CCRT), l'Association internationale des débardeurs, section locale 1879 (l'AID 1879 ou le syndicat), est l'agent négociateur exclusif d'une unité de négociation composée des débardeurs affectés à la vérification des cargaisons qui travaillent pour des employeurs du port de Hamilton, en Ontario (ordonnance du Conseil n° 5894-U, modifiée par l'ordonnance n° 6274-U rendue le 28 juillet 1993). À l'exception des débardeurs qui travaillent pour l'entreprise Les Terminus maritimes fédéraux (TMF; faisant anciennement affaire sous le nom de Seaway Terminals), et qui étaient et continuent d'être représentés par d'autres agents négociateurs, les débardeurs du port de Hamilton sont représentés par une autre section locale de l'Association internationale des débardeurs, c'est-à-dire la section locale 1654 (l'AID 1654).

[2] Les ordonnances d'accréditation que détiennent l'AID 1879 et l'AID 1654 ont été rendues en vertu de l'article 34 du *Code*, qui porte précisément sur le secteur du débardage. Cet article permet au Conseil d'accréditer un syndicat à titre d'agent négociateur pour représenter les employés de plusieurs employeurs dans le secteur du débardage, dans une région géographique donnée. Lorsque le Conseil rend une ordonnance d'accréditation par région géographique en vertu de cet article, il doit aussi demander aux employeurs visés par l'ordonnance de désigner un représentant aux fins de l'application du *Code*. L'Association des employeurs maritimes (l'AEM) est le représentant patronal désigné de tous les employeurs du secteur du débardage au port de Hamilton depuis 1993.

[3] En vertu du paragraphe 34(5) du *Code*, l'AEM est tenue d'agir au nom de tous les employeurs assujettis à l'accréditation par région géographique détenue par le syndicat, que ceux-ci soient ou non membres de l'AEM :

34.(5) Pour l'application de la présente partie, le représentant patronal est assimilé à un employeur; il est tenu d'exécuter, au nom des employeurs des employés de l'unité de négociation, toutes les obligations imposées à l'employeur par la présente partie et est investi à cette fin, en raison de sa

désignation sous le régime du présent article, des pouvoirs nécessaires; il peut notamment conclure en leur nom une convention collective.

(c'est nous qui soulignons)

[4] L'AEM a conclu des conventions collectives avec l'AID 1879 et l'AID 1654, et ces conventions lient tous les employeurs du secteur du débardage dans le port de Hamilton.

[5] GLS, requérante dans la présente affaire, est un employeur du secteur du débardage qui mène des activités dans le port de Hamilton depuis avril 1999. Bien que GLS ne soit pas membre de l'AEM, elle est liée par les conventions collectives que celle-ci a conclues avec l'AID 1879 et l'AID 1654.

[6] L'AID 1879 et GLS ne s'entendent pas sur la question de savoir si l'ordonnance d'accréditation par région géographique de l'AID 1879 s'applique ou non à la vérification des cargaisons en vrac dans le port de Hamilton. En 2010, GLS a commencé à faire de la manutention de cargaisons en vrac, comme des cargaisons de grain, de fer blanc, de minerai de fer et de sel. En janvier 2011, l'AID 1879 a présenté un grief alléguant que GLS n'avait pas embauché de contremaître pour les activités de débardage du terminal, en violation de la convention collective, pour le chargement de sel dans des camions. Ce grief a été renvoyé à l'arbitrage, et il est prévu que les audiences reprennent à la fin de mai 2013.

[7] GLS a présenté la demande en l'espèce au Conseil en vertu des articles 18 et 18.1 du *Code* le 20 février 2013.

II. Position des parties

A. GLS

[8] GLS fait valoir que la manutention de cargaisons en vrac ne nécessite pas de vérification, et elle prétend que l'AID 1879 n'a jamais imposé l'application de son accréditation relativement à cette activité. Elle allègue que d'autres employeurs du secteur du débardage dans le port de Hamilton qui font de la manutention de cargaison en vrac, comme TMF, James Richardson International, Parrish and Heimbecker limitée et Agrico Canada limitée, n'ont jamais embauché de membres de l'AID 1879 en lien avec ces activités, et que, depuis son accréditation en 1991, l'AID 1879 n'a jamais présenté de grief pour contester cette pratique au sein de l'une ou l'autre

de ces entreprises. Selon GLS, cela démontre que l'AID 1879 comprend que ses droits de négociation ne s'appliquent pas aux cargaisons en vrac.

[9] GLS demande au Conseil de confirmer que la portée de l'accréditation par région géographique accordée à l'AID 1879 en 1991 exclut la vérification des cargaisons en vrac.

[10] GLS affirme que, bien que le paragraphe 34(5) du *Code* assimile l'AEM à un employeur et l'investisse des pouvoirs nécessaires pour exécuter toutes les obligations imposées à un employeur, les pouvoirs en question sont limités. À son avis, le pouvoir que confère le *Code* à l'AEM en ce qui a trait à la négociation collective et à l'administration de la convention collective n'empêche pas un employeur en particulier de demander au Conseil de statuer sur la portée de l'ordonnance d'accréditation. Selon GLS, un employeur assujéti à une ordonnance d'accréditation par région géographique, même s'il est représenté par une association d'employeurs, doit avoir qualité pour agir afin de déterminer sa propre situation au regard de cette ordonnance. Elle fait valoir qu'il est par conséquent légitime et légal pour GLS de saisir le Conseil de la question relative à la portée de l'ordonnance d'accréditation de l'AID 1879.

[11] GLS rappelle au Conseil qu'il dispose de la compétence exclusive pour traiter des questions liées à la portée des ordonnances d'accréditation qu'il a rendues, et elle soutient que la procédure d'arbitrage en cours ne permettra pas de résoudre le désaccord.

B. AID 1879

[12] L'AID 1879 affirme que GLS n'a pas qualité pour présenter la demande en l'espèce, puisque c'est l'AEM et non GLS qui est l'employeur sous le régime du *Code*. Elle soutient qu'un employeur en particulier ne peut présenter une demande pour que soit modifiée l'accréditation par région géographique liant tous les employeurs du secteur du débardage dans le port de Hamilton, et ainsi chercher à faire modifier unilatéralement la relation de négociation qui s'applique au syndicat et à l'AEM.

[13] L'AID 1879 affirme aussi que rien ne justifie de se pencher sur l'ordonnance d'accréditation de 1991, puisque sa convention collective s'applique aux cargaisons en vrac depuis près de cinquante ans. Elle soutient qu'elle a toujours fait valoir ses droits de négociation relatifs aux cargaisons en vrac, aussi bien avant que depuis son accréditation. L'AID 1879

souligne que, durant les années 1980, beaucoup d'activités liées aux cargaisons en vrac se déroulaient au port de Hamilton et des vérificateurs étaient régulièrement embauchés afin de superviser le chargement et le déchargement de ces cargaisons. Cependant, les activités liées aux cargaisons en vrac ont diminué vers la fin des années 1980 et, jusqu'à tout récemment, il ne se déroulait, dans le port de Hamilton, aucune activité de ce genre, sur laquelle l'AID 1879 aurait pu prétendre avoir compétence. Selon l'AID 1879, les activités liées aux cargaisons en vrac menées par GLS en 2010 sont les premiers travaux de cette nature dont elle a eu connaissance. Elle a présenté un grief à l'égard de cet événement pour faire valoir ses droits concernant les activités de cette nature en vertu de la convention collective conclue avec l'AEM.

[14] L'AID 1879 contredit l'affirmation selon laquelle la vérification ne fait pas partie de la manutention des cargaisons en vrac. Elle mentionne qu'on a toujours embauché des vérificateurs pour superviser le chargement et le déchargement des marchandises diverses et des cargaisons en vrac. Les contremaîtres du terminal, qui étaient aussi vérificateurs, supervisaient le travail de tous les vérificateurs affectés au chargement des camions, donnant des directives au personnel du terminal et s'assurant du bon déroulement et de l'exécution complète du travail. Selon l'AID 1879, comme les cargaisons en vrac ne sont pas explicitement exclues des modalités de son ordonnance d'accréditation (au contraire de l'ordonnance d'accréditation de l'AID 1654 qui exclut expressément les activités liées aux cargaisons en vrac de TMF, lesquelles sont confiées à des débardeurs représentés par la section locale 879 des Teamsters), il faut donner à l'ordonnance d'accréditation de l'AID 1879 une interprétation selon laquelle le syndicat a compétence à l'égard des cargaisons en vrac.

[15] L'AID 1879 allègue que GLS essaie d'obtenir, au moyen de la demande en l'espèce, ce que l'AEM n'a pu obtenir dans le cadre des négociations collectives, à savoir le retrait de la convention collective des dispositions liées aux cargaisons en vrac. L'AEM avait formulé une telle demande pendant la ronde de négociations collectives qui avait mené au renouvellement de la convention collective des parties en novembre 2011, mais elle avait abandonné sa demande lorsque celle-ci avait été rejetée par le syndicat.

[16] L'AID 1879 souligne aussi qu'un arbitre est actuellement saisi de la question relative à l'utilisation de ses membres comme vérificateurs pour le chargement de cargaisons de sel en vrac

dans des camions, et elle allègue que GLS a présenté la demande en l'espèce dans le but de faire échouer la procédure d'arbitrage. Elle rappelle au Conseil que, dans *Association des employeurs maritimes*, 2012 CCRI 666 (*AEM 666*), le Conseil a rejeté une demande présentée par l'AEM qui, entre autres choses, cherchait à faire suspendre cette procédure d'arbitrage à la fin de 2012.

C. AEM

[17] L'AEM, à titre de représentant patronal désigné dans le port de Hamilton, affirme aussi que GLS n'a pas qualité pour présenter la demande en l'espèce. L'AEM soutient que, en vertu du paragraphe 34(5) du *Code*, elle est investie du droit exclusif et est tenue d'exécuter toutes les obligations imposées aux employeurs assujettis à l'accréditation de l'AID 1879, y compris GLS.

[18] L'AEM souligne qu'elle partage l'avis de GLS selon lequel ni l'accréditation par région géographique de l'AID 1879 ni la convention collective entre l'AEM et l'AID 1879 ne traitent des activités de vérification pour les cargaisons en vrac, et que c'est la position qu'elle défend dans le cadre de la procédure d'arbitrage en cours. Elle rappelle au Conseil qu'elle lui a demandé de donner un avis déclaratoire à cet égard en octobre 2012, mais que le Conseil a refusé de le faire (*AEM 666*, précitée).

[19] Quoi qu'il en soit, l'AEM soutient que GLS n'a pas qualité pour présenter la demande en l'espèce. Elle fait valoir que le *Code* établit un cadre législatif unique pour régir les relations du travail dans le secteur du débardage, dans le but de réduire au minimum les perturbations liées aux relations du travail dans les ports canadiens en éliminant les structures de négociation multiples. Elle fait observer que, de façon générale, une demande présentée en vertu de l'article 18 en vue de modifier une ordonnance d'accréditation par région géographique touche tous les employeurs assujettis à cette ordonnance. Par conséquent, il appartient à l'AEM de décider au nom de tous ces employeurs si une telle modification est souhaitable. Selon l'AEM, le fait de permettre à un employeur en particulier, comme GLS, de demander unilatéralement que soit modifiée une ordonnance d'accréditation par région géographique irait à l'encontre du système législatif conçu pour assurer la stabilité des relations du travail dans les ports assujettis à cette accréditation. L'AEM affirme que l'érosion du pouvoir que lui confère le *Code* à titre de représentant exclusif de tous les employeurs du port aux fins des négociations pourrait entraîner une grande instabilité dans les relations du travail, au détriment de toutes les parties. Par

conséquent, l'AEM doit être autorisée à garder le contrôle sur les décisions qui ont une incidence fondamentale sur la conduite des relations du travail dans le port de Hamilton, de sorte que les intérêts de tous les employeurs soient équitablement pris en compte dans le cadre des processus décisionnels.

[20] L'AEM informe le Conseil que l'arbitre saisi du grief de l'AID 1879, M. Christopher Albertyn, a refusé d'accorder à GLS la qualité pour agir dans le cadre de sa procédure, reconnaissant qu'en permettant une telle intervention, on compromettrait forcément la notion de représentation exclusive dans les négociations collectives, laquelle est un élément fondamental de notre système de relations du travail. L'AEM soutient que le raisonnement de l'arbitre Albertyn s'applique également à la question touchant la qualité de GLS pour présenter la demande en l'espèce au Conseil.

[21] L'AEM est aussi d'avis que, même si le Conseil conclut que GLS a qualité pour présenter la demande en l'espèce, il serait inadmissible que le Conseil entreprenne une procédure parallèle à celle de l'arbitre. Elle soutient que l'arbitre Albertyn est expressément saisi de la question de savoir si la convention collective s'applique ou non aux activités de vérification des cargaisons en vrac, et que l'examen par le Conseil de la demande de GLS avant la fin de la procédure d'arbitrage ne favoriserait aucun objectif lié aux relations du travail.

[22] L'AEM fait aussi valoir que, lorsque la décision arbitrale sera rendue, l'AEM pourra décider s'il est nécessaire ou souhaitable que, à titre de représentant exclusif des employeurs, elle demande au Conseil de modifier l'ordonnance d'accréditation de l'AID 1879 en vertu de l'article 18 du *Code*.

III. Analyse et décision

[23] L'historique des relations du travail litigieuses dans les ports du St-Laurent qui ont incité le Parlement à ajouter la disposition relative à l'accréditation par région géographique (article 34) au *Code* en 1973 est bien documenté (voir, par exemple, Alexander C. Pathy, *Waterfront Blues: Labour Strife at the Port of Montreal, 1960-1978*, University of Toronto Press Incorporated, 2004; *Association des employeurs maritimes et Terminaux Portuaires du Québec* (1987), 72 di

26; et 88 CLLC 16,007 (CCRT n° 658); et *Terminaux Portuaires du Québec Inc. et autres* (1992), 89 di 153; et 93 CLLC 16,035 (CCRT n° 967)) et n'a pas à être rappelé ici.

[24] Dans la décision *Association des employeurs maritimes et autres* (1991), 84 di 161 (CCRT n° 857), le CCRT s'est précisément penché sur l'application de l'article 34 du *Code* au port de Hamilton, en Ontario. Il a conclu qu'une accréditation par région géographique était justifiée pour remédier à la situation confuse et instable dans laquelle se déroulaient les négociations collectives dans le port. À l'époque, le CCRT avait expliqué que le système de représentation patronale obligatoire, que le Conseil a le pouvoir discrétionnaire d'imposer en vertu de l'article 34, visait à réduire le nombre de points de friction et le risque général d'instabilité dans les relations du travail.

[25] Un examen de la jurisprudence du Conseil concernant l'article 34 révèle que le Conseil a toujours traité la désignation d'un représentant patronal de la même façon que l'accréditation d'un syndicat. Par exemple, toute convention collective conclue par le représentant patronal lie tous les employeurs, que ceux-ci consentent ou non à être liés, de la même façon qu'une convention collective conclue par un agent négociateur accrédité lie tous les employés de l'unité de négociation, que ceux-ci se soient ou non prononcés en faveur de la ratification de cette convention. Tout comme les syndicats, les représentants patronaux ont le droit d'agir sans le consentement unanime de ceux qu'ils représentent (*Association des employeurs maritimes* (1993), 92 di 135; et 94 CLLC 16,027 (CCRT n° 1027), confirmée par la Cour d'appel fédérale (*Terminaux portuaires du Québec Inc. c. Canada (Conseil des relations du travail)*, [1995] 1 C.F. 459; (1994) 175 N.R. 372; (1994) 29 Admin. L.R. (2d) 189; et (1994) 95 CLLC 210-010)).

[26] Cependant, bien qu'il existe une jurisprudence abondante sur la disposition relative à l'accréditation par région géographique, ni le Conseil ni son prédécesseur, le CCRT, ne semblent avoir traité de la question de savoir si un employeur du secteur du débardage assujetti à une accréditation par région géographique et, par conséquent, représenté par un représentant patronal comme l'exige le *Code*, a ou non qualité pour présenter une demande ou une plainte au Conseil de son propre chef.

[27] GLS fait valoir qu'un employeur assujetti à une ordonnance d'accréditation par région géographique doit avoir qualité pour agir en ce qui a trait aux questions qui touchent sa propre

situation au regard de cette ordonnance. Compte tenu de la nature du régime établi par la disposition certes unique relative à l'accréditation par région géographique, cet argument ne convainc pas le Conseil. Selon le Conseil, il serait contraire au principe du pouvoir exclusif de négociation que des membres puissent, à titre individuel, faire valoir devant le Conseil une position qui va à l'encontre des intérêts de la majorité et, de ce fait, qu'ils sapent le pouvoir de leur représentant désigné en vertu du *Code*.

[28] Selon le Conseil, l'objet de l'article 34 du *Code* et sa raison d'être seraient complètement minés si les employeurs pouvaient présenter à titre individuel des demandes, comme celle en l'espèce, pour contester l'ordonnance d'accréditation qui constitue le fondement de la relation patronale-syndicale. Si le Conseil accordait la qualité pour agir à un employeur en particulier dans ces circonstances, cela risquerait de recréer le contexte confus et instable dans lequel se sont déjà déroulées les négociations collectives dans le port de Hamilton, ce qui irait à l'encontre de l'intention du Parlement lorsqu'il a adopté la disposition relative à l'accréditation par région géographique.

[29] En conséquence, le Conseil conclut que GLS n'a pas qualité pour présenter la demande en l'espèce en vertu du *Code*.

[30] Par ailleurs, si le Conseil faisait erreur et que GLS avait bel et bien qualité pour présenter la demande en l'espèce, le Conseil rejeterait la demande sur le fond.

[31] Le Conseil a toujours affirmé que, lorsqu'il crée une unité de négociation englobant « tous les employés », il existe une présomption selon laquelle tous les employés sont inclus dans l'unité (voir, par exemple, le paragraphe 22 de la décision *Banque Laurentienne du Canada*, 2004 CCRI 295). Une partie qui cherche à faire exclure un poste d'une unité englobant « tous les employés » a le fardeau de démontrer qu'une telle exclusion est justifiée (*Algoma Central Marine, une division de Algoma Central Corporation*, 2010 CCRI 531). L'ordonnance d'accréditation de l'AID 1654 illustre cette façon de déterminer les unités de négociation, puisqu'elle exclut explicitement les débardeurs travaillant pour TMF qui sont représentés par un agent négociateur différent pour les activités liées aux cargaisons en vrac. Le fait que l'ordonnance d'accréditation de l'AID 1879 ne contienne pas d'exclusion semblable pour les cargaisons en vrac de toute sorte se passe de commentaire. GLS n'a pas démontré que le CCRT

avait l'intention d'exclure les cargaisons en vrac de la portée de l'ordonnance d'accréditation de l'AID 1879 lorsqu'il a rendu cette ordonnance d'accréditation, pas plus qu'elle n'a démontré qu'une telle exclusion était justifiée à ce moment-ci.

[32] La demande est donc rejetée.

[33] Compte tenu de la décision du Conseil relative à la qualité pour agir de la requérante, il n'est pas nécessaire que le Conseil statue sur les demandes d'intervention présentées par l'AID 1654 et Waterford Crushing and Screening.

[34] Il s'agit d'une décision unanime du Conseil.

Traduction

Elizabeth MacPherson

Présidente

John Bowman
Membre

André Lecavalier
Membre